

## UVOD

Na samom početku rada biće prikazana teorijska analiza teme kao i kratak osvrt na istorijski razvoj železnice na prostoru Srbije. U daljem toku rada biće razmatrani infrastruktura, stanje i eksploatacija vučnih i vučenih vozila, prognozirani broj lokomotiva, garnitura motornih vozova, putničkih kola i broja zaposlenih u JP „Železnice Srbije“. Za ove podatke daćemo tabelarni i grafički prikaz.

Osnovni podaci prikupljeni su redovnim mesečnim i godišnjim statističkim izveštajima JP „Železnice Srbije“

Osnovne definicije:

Prevoz podrazumeva prevoz putnika i robe od mesta ukrcaja do mesta iskrcaja, odnosno od mesta utovara do mesta istovara.

Obim prometa je zbir količina robe iz unutrašnjeg prometa – istovara, izvoza i uvoza.

Ukupan promet je zbir ukrcanih i iskrvanih putnika, odnosno utovarenih i istovarenih jedinica robe u stanicama.

Stanice su posebno izgrađena mesta za organizovan prihvata i otpremu putnika i robe na saobraćajnoj mreži pojedinih vidova saobraćaja.

Produktivnost (proizvodnost) rada izražava se količinom rezultata rada ostvarenom u jedinici vremena rada.

## TEORIJSKA ANALIZA TEME

Početnu fazu u analizi eksploataciono-tehničkih odlika šinskog saobraćaja predstavlja uočavanje izvornih odlika ove vrste saobraćaja koje proističu iz delovanja objektivnih fizičkih zakona kretanja na datoj vrsti puta, a zatim i uočavanje odlika izvedenih iz izvornih. Izvorne odlike šinskog saobraćaja su: glatki točkovi i glatke šine, mali otpori, usmereno kretanje i kretanje u kompoziciji. Odlike koje su proistekle iz osnovnih, odnosno, izvedene odlike su: velika brzina, niska cena, masovnost i neelastičnost.

Kako bismo dali precizniji opis teme, centralni deo projektnog zadatka – analizu raščlanili smo na nekoliko celina. To su:

Infrastruktura

Vozna sredstva

Ljudski resursi

Istorijat

Glavnu prednost šinskog saobraćaja, male otpore trenja, iskoristili su još Egipćani koristeći kao šine žljebove u kamenu. Na ovaj izum se kasnije zaboravilo tako da se šinski putevi ponovo pominju tek u XV veku, kada su se pojavila prva rudarska kolica koja su bila preteča železničkih vozila. Ova kolica su se kretala po drvenim šinama koje su bile u upotrebi do polovine XVIII veka, kada su se počele koristiti šine od livenog gvožđa. Ostale primene šinski saobraćaj našao je 1832. godine kada je izgrađena prva tramvajska pruga u Njujorku. Vuča tramvaja je bila konjska sve do pojave električnih tramvaja.

Usavršavanjem šinskih puteva usavršavaju se i šinska vozila. Prva parna lokomotiva bila je Stivensonova lokomotiva namenjena rudnicima, kao i međumesnom prevozu. Kasnije proizvedene lokomotive bile su boljih karakteristika, tako da su se parne lokomotive (lokomotive sa parnom turbinom) proizvedene sredinom XX veka kretale brzinama od oko 100 km/h, za razliku od prvobitnih 15-19 km/h.

**----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE  
PREUZETI NA SAJTU. -----**

[www.maturskiradovi.net](http://www.maturskiradovi.net)

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: [maturskiradovi.net@gmail.com](mailto:maturskiradovi.net@gmail.com)